Exp 0541

5_D_1

I N D I C E

Nº INTERNO	ARCHIVO	DOCUMENTO
349	5-D-1	Informe sobre personal de comunicaciones.
350	" "	Informe del SICO - cconclusiones y acciones recomendadas.
540	" "	Listado de puerto nacionales
541	" "	Organización de la Aviación Naval y su relación con la conducción de las operaciones aéreas navales durante el conflicto.
542	" "	Documentación referida al evento Malvinas.
550	" "	Art. Operaciones c/Helicópteros Livianos.
551	" "	Infor.Aerospatiales (Mis.Anti-Buques Exoce



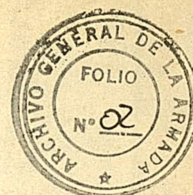
SECRETO

ESTUDIO

ORGANIZACION DE LA AVIACION NAVAL Y SU RELACION CON LA CONDUCCION DE LAS OPERACIONES AEREAS NAVALES DURANTE EL CONFLICTO

CONFECC.: C.F. JORGE A. FIORENTINO

1982



SECRETO

ESTUDIO

ORGANIZACION DE LA AVIACION NAVAL Y SU RELACION CON LA CONDUCCION DE LAS OPERACIONES AEREAS NAVALES DURANTE EL CONFLICTO

CONFECC.: C.F. JORGE A. FIORENTINO

1982

Nº ....
Letra ....



ESTUDIO:
"ORGANIZACION DE LA AVIACION NAVAL Y SU RELACION CON LA CONDUCCION DE LAS OPERACIONES AEREAS NAVALES DURANTE EL CONFLICTO".

1. SITUACION:

1.1. La Aviación Naval está organizada para operar, sobre la base de la organización administrativa, a saber:

- FAE1 ≅ GRUPO AERONAVAL INSULAR
- FAE2 ≅ GRUPO AERONAVAL EMBARCADO
- FAE3 ≅ GRUPO AERONAVAL DE SOSTEN LOGISTICO MOVIL

Esta organización de tarea, corresponde a la hipótesis de conflicto con CHILE; no para la hipótesis con GRAN BRETAÑA, BRASIL, SUDAFRICA, y las derivadas de la solidaridad americana (GUAYANA BRITANICA, etc.).

1.2. La Aviación Naval, está pobre y desbalanceadamente equipada:

No hay exploración.
Se dispone de solamente 5 aviones de capacidad de ataque (SUE).
No hay aviones para APAC, con performance adecuada.
Hay escasos helicópteros de ataque A/SUP y A/SBM.
No se dispone de interceptores; fotográfos y tanqueros.
En general, la aviación puede operar de día y con buen tiempo.
Hay un elevado y preocupante número de aviones utilitarios, ejecutivos, de transporte de línea; y otros sencillamente ineptos para cualquier tarea (S2A, BE-80, etc.).
No hay artillería antiaérea ni radares de defensa aérea.
No hay equipamiento de G.E. ni aeronaves dedicadas a tal fin.

1.3. No hay estricta selección para comandos y desempeño de puestos claves (EEMM, etc.). Normalmente los comandos se cumplen por turno (de Escuela Naval).
Para colmo la Aviación Naval, tiene 2 EM (JEAN y COAN).

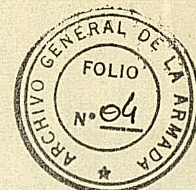
1.4. Para los medios de 1.2., existe una alarmante cantidad de Jefes, y pocos Oficiales.

1.5. La ARMADA, está alistada para operar de Septiembre a Diciembre de cada año. Con las vacaciones escolares de fin de año, se paraliza el país, y la ARMADA. Todo ello, se vé agravado por los TT.GG. masivos anuales.

1.6. El personal superior y subalterno, presenta un adecuado nivel de adiestramiento; aunque con las limitaciones enunciadas en 1.2. O sea, los medios actualizados y operativos se han operado con corrección en cuanto a técnicas y

///...2.





tácticas. Hay muchos que presentan un altísimo nivel, pero que no es de utilidad a la ARMADA (pilotos altamente adiestrados en F-28, PL6A, S2A, BE-80, BE-200, etc.).
Ha habido pilotos que a la fecha del conflicto MALVINAS, no estaban adiestrados; pero no por causa del régimen de adiestramiento sino por haberse tenido que combatir en Abril (ver 1.5.).

1.7. La infraestructura, en los puntos de apoyo de donde se debió operar; fue deficiente:

RIO GRANDE: Falta otra pista y no hay refugios de hormigón para aviones (aunque se cuente con segmentos asfaltados de Ruta N° 3).

RIO GALLEGOS: Pista inadecuada.
(naval)

MALVINAS (Puerto Argentino): Faltó una pista de aluminio transportable (2.500 mts), AA y radar de defensa aérea.

La situación de RIO GRANDE, fué deficiente pero aceptable, por las obras cumplidas desde 1978 a la fecha (COC, casas-habitación, etc.).

1.8. En el aspecto logístico, se puede considerar:

1. El apoyo es satisfactorio.

2. Los stocks son correctos, excepto en munición aérea.

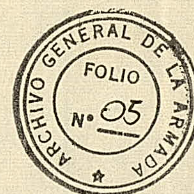
3. No hay centralización adecuada, (munición, electrónica, mantenimiento aeronáutico).

1.9. En el aspecto inteligencia, se puede afirmar que:

Tendremos buenos expertos en Inteligencia Operativa, si tenemos buenos Oficiales de Operaciones.
El flujo de inteligencia básica para las Operaciones Aéreas Navales, no es el adecuado por no contarse con aviones fotógrafos de alta performance ni exploración.

1.10. Las escuadrillas operativas de Aviación Naval están atadas a diversas servidumbres, particularmente por tener que terminar de instruir a los aviadores que egresan de la Escuela de Aviación Naval.
Esto es notable en la Primera Escuadrilla de Helicópteros, Primera Escuadrilla de Ataque y Escuadrilla de Reconocimiento, y a veces èn la Escuadrilla Antisubmarina.

1.11. Por 1.10 hay algunas escuadrillas que están equipadas con aeronaves no aptas para las operaciones y sí para el adiestramiento. (esto es una de las causas de lo expresado en 1.2).



1.12. Para las selecciones de Capacitaciones Básicas, se ha efectuado excesivo incapié en la habilidad y no en la agresividad.

2. ANALISIS Y CONCLUSIONES.

2.1. Como la ARMADA es una organización relativamente pequeña y de escasos recursos, y hay variedad de hipótesis de conflicto; lo más apto es balancear la organización de alistamiento operativo (administrativo) y la organización de tarea para una situación de una determinada hipótesis: De tal manera, la organización administrativa debería estar basada en agrupaciones de un mismo tipo de aeronave ó de similar propósito; en vez del concepto geográfico (GAI, GAE, etc.).

Las agrupaciones por tipo, se dividen en:

Monomotores	Ala fija	(A)
Multimotores	Helicópteros	

Por propósito ó subtipo de operación, se agruparían en:

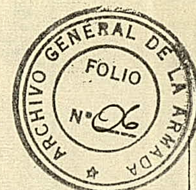
Ataque
Combate/Escolta
Exploración/Minado
Antisubmarino (Patrullado, Cortinado, etc.)
Sostén Logístico Móvil (B)
Reabastecimiento en vuelo
Guerra Electrónica (DAT)
Búsqueda y Rescate
Reconocimiento
además de Instrucción

Si se fusionan los subtipos de (A), resultaría:

Aviones Monoreactores/bireactores.
Aviones Multimotores/reactores (C)
Helicópteros

Agrupando (B) y (C), resultaría:

1. Aviones ataque/reconocimiento táctico.
2. Aviones combate/escolta.
3. Aviones exploración/minado.
4. Aviones antisubmarinos.
5. Helicópteros antisubmarinos.
6. Aviones sostén logístico móvil.
7. Aviones de búsqueda SAR.
8. Helicópteros de rescate.
9. Aviones reconocimiento alta performance.



10. Aviones } instrucción.
    Helicópteros
11. Aviones reabastecimiento/GE/DAT.
12. Helicópteros de ataque.
13. Helicópteros de transporte.

Por asignación reglamentaria de medios, el item 8, se coloca bajo la esfera prioritaria de PNA; transfiriéndose la responsabilidad subsidiaria al item 5.
El item 10, se discutirá más adelante.
Por causa de afinidad de funciones, el item 7 se fusiona con el item 3.

Por lo tanto, la lista quedaría:

1. Aviones de ataque/reconocimiento táctico.
2. Aviones de combate/escolta.
3. Aviones de exploración/minado/búsqueda SAR.
4. Aviones A/S.
5. Helicópteros antisubmarinos.
6. Aviones sostén logístico móvil.
7. Aviones reconocimiento alta performance.
8. Aviones multimotores de reabastecimiento/GE/DAT.
9. Helicópteros de ataque.
10. Helicópteros de transporte.

NOTA: La fución de reabastecimiento es cumplida básicamente por los tanqueros de gran porte, por su capacidad.

Queda por analizar, si conviene seguir agrupando. Por razones de técnicas y tácticas, parece que no es conveniente mantener una subdivisión por tarea, p.e.: monoreactores de ataque junto a helicópteros de ataque; aviones de transporte junto a helicópteros de transporte.

Por lo expuesto se procede a agrupar por tipo de aeronaves:

X { Aviones de ataque/reconocimiento táctico.
    Aviones de combate/escolta.

Y { Aviones exploración/minado/búsqueda SAR.
    Aviones A/S.
    Aviones reconocimiento alta performance.
    Aviones reabastecimiento/GE/DAT.
    Aviones sostén logístico móvil.

Z { Helicópteros A/S.
    Helicópteros Ataque.
    Helicópteros Transporte.

Como las agrupaciones Y y Z son heterogéneas, se los subdivide por tipo de aviones y helicópteros, en pesados y livianos.

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº
Letra



Por lo expuesto, queda:

X { Aviones de ataque/reconocimiento táctico.
Aviones de combate/escolta.

Y { Aviones pesados (multimotores) { A/S; Exploración/minado/búsqueda SAR; Reabastecimiento/GE/DAT; Sostén logístico móvil
Aviones livianos (multimotores) { A/S; Reconocimiento alta performance

Z { Helicópteros pesados. { A/S; Transporte
Helicópteros livianos. { Ataque

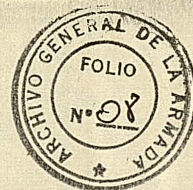
Si se analiza, la política de portaviones en el futuro, parecería que se debe adoptar el/los portahelicópteros para seguir proveyendo cobertura aérea, contraérea y A/S, y poder de proyección de ataque a la flota, fuera de las costas propias (p.e. un ataque a las islas Georgias ó Sandwich).

Por lo expuesto, se adopta la incorporación de portahelicópteros, por lo que el cuadro anterior queda como sigue:

X { Aviones de ataque/reco.táctico.
Aviones de combate aéreo/escolta. } embarcados/terrestres tipo VTOL.(AV-PB). Pueden quedar escuadrillas de ataque convencionales con hasta extinción de aviones existentes u otros necesarios para misiones APAC ó ataques pesados desde tierra.

Y { Aviones pesados (multimotores) { A/S; Exploración/minado/búsqueda SAR; Reabastecimiento/G5/DAT; Sostén Logístico Móvil } Terrestres
Aviones livianos { A/S — Embarcado VTOL; Transporte y enlace — Terrestre.

Nº
Letra



Z { Helicópteros pesados { A/S, Transporte } ; Helicópteros livianos Ataque } Terrestres/embarcados.

En consecuencia, incorporando las aeronaves de instrucción, se obtienen 4 grandes agrupaciones:

1. Aeronaves de Instrucción.

2. Aviones de ataque y combate aéreo VTOL y eventualmente convencionales terrestres embarcados

3. Aviones multimotores pesados A/S, exploración, minado/búsqueda SAR, reabastecimiento,GE/DAT, Sostén Logístico Móvil - Terrestres
Aviones multimotores livianos de reconocimiento alta performance y transporte enlace terrestres y eventualmente A/S VTOL embarcados.

4. Helicópteros pesados A/S y Transporte. Helicópteros livianos de ataque embarcados

4_1 Helicópteros de rescate - PNA

De lo antedicho, se refuerza también el concepto que el GAE no puede estar agrupado por "función embarcado" pues la mayoría de las unidades serían embarcadas o sea no agrupables en ninguna base.

2.2. Analizando el despliegue de tiempo de paz, a la fecha, se observan bases vacías (ZAR,GRA), bases superpobladas (PDI, EPO), otras inadecuadas (EZE,USU).

Para organizar el razonamiento, se pasa a analizar la utilidad de las bases en los conflictos y, posteriormente, sobre las bases útiles se diagramará el despliegue de tiempo de paz (alistamiento operativo).

CHILE: RIO GRANDE, RIO GALLEGOS.

BRASIL: PUNTA INDIO, ESPORA.

GRAN BRETAÑA (focalizado en MLV): RIO GRANDE, RIO GALLEGOS.

GRAN BRETAÑA (totalidad ATLANTICO SUR): PUNTA INDIO, ESPORA,TRELEW, RIO GALLEGOS, RIO GRANDE (Los puntos de apoyo están nombrados en orden de importancia).

///...7.

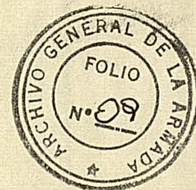
ARMADA ARGENTINA

SECRETO

///...7.

Nº

Letra



De lo anterior, se desprende:

1. EZEIZA: No es una base, sino una facilidad ó conjunto de edificios. Lo único rescatable es el Arsenal Aeronaval Nº 3.
   Desde el punto de vista administrativo no resulta conveniente mantener esta facilidad por concentración del esfuerzo; excepto dicho Arsenal.
   Se podría transferir el resto a PNA ó EJE.

2. USHUAIA: No encaja en ninguna hipótesis, ya que RIO GRANDE y sus aeródromos auxiliares soportan todo el peso de un conflicto con CHILE y con GRAN BRETAÑA (focalizado).

   Debería pasarse a categoría de Aeródromo Aeronaval y conservarse la oficina de pasajes aeronavales.

3. RIO GRANDE: En las hipótesis más altamente probables CHILE y GRAN BRETAÑA, ocupa un lugar preeminente. Por otro lado es un punto de proyección óptimo para la ANTARTIDA. Posee actualmente una importante infraestructura. Debe ser mejorada y convertida en una Base Aeronaval Principal con asiento permanente de fuerzas operativas; como la exploración y reconocimiento alta performance, (Inteligencia) hasta que se pueda implementar el apoyo logístico específico. Posteriormente, debería desplegarse alguna escuadrilla de ataque.
4. RIO GALLEGOS: En el reciente conflicto con CHILE, surgió su importancia como base satélite de RIO GRANDE. Posee similar importancia estratégica que RIO GRANDE.
   Debe ser recobrada para AVIACION NAVAL y convertida en ESTACION AERONAVAL en épocas de paz, con miras a operar como BASE AERONAVAL PRINCIPAL en caso de conflicto. Puede usarse la defensa Contraérea y AA de FAA.-

5. DESEADO: Es un punto conveniente de pre-despliegue, debe mantenerse para el futuro desarrollo.

6. ALMIRANTE ZAR: Pese a que ocupa una posición central en el Atlántico Sur, su importancia se vé altamente disminuída por la velocidad actual de los medios.
   Posee una buena infraestructura, aunque debería mejorarse con otra pista y otros hangares.
   Hay una excelente meteorología, apta para actividades aéreas de instrucción.
   El espacio aéreo circundante es controlado por la FAA, pero podrían obtenerse zonas de trabajo, a similitud de ESPORA.
   No cuenta con Apoyo Aeronáutico de 2° escalón de magnitud, por lo tanto si se despliegan medios, debería disponerse de un mejoramiento sustancial del apoyo específico. Hasta tanto, conviene que los medios que se desta-

///..8.



Nº
Letra



-quen, sean mantenidos en otro arsenal.

Sería conveniente desplegar allí los multimotores pesados, excepto la exploración; puesto que al anularse BAEZ no tienen asiento. La posición de BAAZ, para los ejercicios de Flota es óptima. Por lo tanto, el estacionamiento de tanqueros y aviones de GE en BAAZ, resulta apto por la cercanía a BACE y a las zonas de ejercicios de Flota.

Se descarta BAPI, para los multimotores pesados; por la resistencia inadecuada de las pistas.-

7. ESPORA: Visto lo indicado, anteriormente se retiene como punto de apoyo central.
Además, posee una excelente infraestructura.
Como ya posee edificios de apoyo para SUE y muchas pistas para anular los problemas de viento de través; convendría que siga siendo asiento de las escuadrillas de ataque/combate.

Por la cercanía con la Flota y a MDP, sería conveniente que los helicópteros siguieran teniendo asiento en dicha base.

8. PUNTA INDIO: Es una base con mala meteorología en invierno.
Posee espacio aéreo bajo control propio.
Sus pistas no resiten grandes pesos en aterrizajes.
No podría ser asiento de multimotores pesados de Sostén logístico, reabastecimiento, por la circunstancia apuntada. En consecuencia, se mantienen las aeronaves de instrucción en PUNTA INDIO, con el aditamento de la ESCUADRILLA ANTISUBMARINA, que dependiendo de una FUERZA AERONAVAL ALTE.ZAR tendría asiento en Punta Indio por su cercanía a MDP y a la zona de ejercicios de Flota.
Se detalla el despliegue del alistamiento operativo en el Anexo ALFA.

2.3. Con respecto al equipamiento, cabrían las siguientes consideraciones:

Aeronaves de Instrucción: Se interpreta que los T-34C-1, BE-200, MC-32, AI-Ø3 forman un conjunto similar al empleado por la US NAVY ó sea altamente calificado.
Haría falta, adquirir 4/5 T-34C-1 adicionales para dotar de mayor flexibilidad a la instrucción.



Aeronaves de Ataque: Los SUE son aptos ya sea de abordo ó desde tierra. Si se adoptan los portahelicópteros es imprescindible adquirir aviones VTOL tipo AV-8B.

Aviones de Defensa Aérea: La ARA debe tener estos aviones para Flota y Bases. El tipo HARRIER ha demostrado su extraordinaria aptitud en la tarea.(con SIDEWINDER).

Aviones de APAC: Debe disponerse de aviones específicamente dedicados a la tarea. Los MC-32 son lentos y con poco porte. Se estima conveniente adoptar los del tipo AV-8B por su ductilidad.

En síntesis, se aprecia que debe haber aviones de ataque /combate para las siguientes tareas:

1. Ataque A/SUP
2. APAC
3. Defensa Aérea (Flota y Bases).

Aviones de exploración: Los P-2V deben ser reemplazados con P-3 BREGUET; pero antes habría que dilucidar si conviene adoptar un modelo de exploración exclusivo ó de exploración y A/S.

Aviones A/S: Los S-2E pueden operar hasta que el ARA "25 DE MAYO" esté en servicio. Con portahelicópteros habría que estudiar si se puede disponer de un avión VTOL para la tarea. De lo contrario, la lucha A/S embarcada debería ejecutarse exclusivamente con helicópteros.

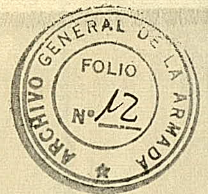
Aviones Tanqueros: Habría que estudiar si los L-188 se pueden convertir en tanqueros. En el futuro habría que considerar los C-130.

Aviones GE/DAT: Podría estudiarse si los F-28 pueden ser adaptados. En caso contrario, habría que adoptar los C-130 GE y DAT, (ya hay un modelo).

Aviones de Sostén Logístico Móvil: Deben suprimirse las líneas. Los aviones de Sostén Logístico, deben utilizarse para despliegue de escuadrillas y transporte de munición y torpedos. Se considera que con 3 aviones de este tipo, es suficiente. Pueden seguir utilizándose los L-188 y en el futuro los C-130; de escuadrillas de tanqueros.

Helicópteros: Se estima conveniente adaptar los helicópteros específicos para:

///...10.



Ataque A/SUP y A/T	Helicópteros	livianos.
A/S	" "	pesados.
Transporte	" "	muy pesados.

El helicóptero de instrucción, debería adaptarse sobre la transición positiva al helicóptero liviano operativo.

Aviones de Reconocimiento (Alta performance): se considera al LEAR-JET como el más apto. Si se adquiere, la futura línea de multimotores ejecutivos, debería adoptarse sobre dicho modelo.

Como síntesis, se estima altamente importante que se adopte un solo modelo (con versiones) para cada función

Línea C-130: Transporte, tanquero, DAT, etc.
Línea LEAR: Reconocimiento, ejecutivo.
Línea AV-8B: Defensa aérea, ataque.

2.4. El problema de la carrera tipo y selección del personal superior, se esquematiza en Anexo BRAVO. (Ver 1.3. y 1.4) Para obtener más oficiales en función de vuelo, se sugiere que los capitanes de corbeta no cumplan comando 3a. clase. Solamente los capitanes de fragata cumplen comando 2a. y 3a. clase (dependiendo del tipo de escuadrilla) Se suprimen las Escuadras Aeronavales.(Más pilotos disponibles, menos intermediación).

2.5. Para obviar, los recesos de Diciembre a Marzo, se estima conveniente:

Corto plazo: TTGG cada 6/9 meses (x).
Largo plazo: TTGG en cualquier mes del año (x).
(x) conservando siempre el 30% de tripulaciones veteranas en cada lapso de 12 meses.

2.6. Se sugiere con respecto al adiestramiento, seguir con las pautas actuales, vigentes en Aviación Naval.

2.7. La infraestructura habría que mejorarla, como se indica en 1.7.

2.8. El aspecto logístico, se divide en:

Apoyo logístico general
Apoyo logístico específico

Para mejorar estos aspectos, se sugiere que las Bases y estaciones aeronavales, (apoyo general) y arsenales (apoyo específico), dependen directamente del COAN.
Esto independiza al apoyo de los circunstanciales ocupantes del asiento, lo centraliza y regula.





///...II.

Los arsenales deben apoyar las aeronaves por tipo, primariamente.

2.9. Para mejorar la Inteligencia Operativa, se estima conveniente centralizarla, geográficamente por situaciones de conflicto en forma conjunta.

2.10. A fin de desaferrar a las escuadrillas operativas de la servidumbre de terminar de instruir a los pilotos y de proveerles las Capacitaciones Básicas EG y CA, y la capacitación secundaria HL, se sugiere que la ESCUELA DE AVIACION NAVAL forme integralmente a los Aviadores por Capacitación Básica.
A fin de un curso de aprox. 25 meses en 250 horas se le otorga el distintivo de Aviador Naval y la Capacitación Básica (reformada CA, EG, HL).
Los ingresos/egresos serían cada 9 meses (aprox.).
Los egresos se efectuarían de la siguiente manera:

1983 = Ø
1984 = 15/16
1985 = 15/16
1986 = 30/32

60/64 en 4 años (con tandas de 20 SS.AA.).

El Plan de Instrucción Primaria, Básica y Avanzada se detalla en Anexo CHARLIE.
El Plan de Transición para adoptar el Plan de Intrucción Primaria, Básica y Avanzada; se indica en Anexo DELTA.
Necesidades de aviones y SS.II., se establecen en Anexo ECHO.

BAPI, 5 de Julio 1982.

JORGE AUGUSTO FIORENTINO
Capitán de Fragata

ANEXO ALFA

DESPLIEGUE ALISTAMIENTO OPERATIVO (TIEMPO DE PAZ)


- **COAN** (CAP. FED.)
  - JEM
    - N-1
    - N-2
    - N-3
    - N-4 (BASES)
    - N-5 (DIMA)
  - BAPI
  - BACE
  - BAAZ (1 PISTA TRANSPORTABLE)
    - DRY (4)
    - ADO (4)
  - ETRE (GOS)
  - BARD
    - USU (4)
  - FAE 1 (PDI) (INSTRUCCIÓN/ADIEST.)
    - ESAN (PDI)
    - ESCUADRILLA PRIMARIA T-34 — T-34 C-1
    - ESCUADRILLA BASICA — MC-32/BE 200 (XAVANANTE)
    - ESC. ADIESTRAMIENTO INSTRUMENTAL Y REFRESCO — BE-200/MC-33
    - ESSA ESCUELA SUBOFICIALES AVIACION NAVAL (PDI)
    - CIFA (EPO)
    - CIFCAN (PDI)
    - GRUPO DEFENSA BASE
  - FAE 2 (EPO) (HELICOPTEROS)
    - (EPO) EA 21 — AI Ø 3/(DAUPHINE)
    - (EPO) EA 22 — S 3 H 3
    - (EPO) EA 23 — S-61/(CHINOOK)
    - EPO GRUPO DEFENSA BASE
  - FAE 3 (EPO) (ATAQUE)
    - (EPO) EA 31 — COND.V/(AV-8 B DEF. AER)
    - (EPO) EA 32 — SUE/(AV-8B A/SUP)
    - (EPO) EA 33 — A-4 Q/E/(AV. 8 B APOC)
  - FAE 4 (ZAR) (MULTIMOTOR)
    - (ZAR) EA 42 — L-188 (L-188 TANQ) (C-130 TRANS/TANQ)
    - (ZAR) EA 4-2 — F-28 (F 28 DAT) (F-28 GE) (C-130)
    - (ZAR) GRUPO DEFENSA BASE
    - (GRA) EA 43 — P-2V/(P-3/BA)
    - (GRA) EA 44 — BE 80 F/(LEAR (F))
    - (PDI) EA 4 S — S-2E/VTOL
    - GRUPO DEFENSA BASE (GRA)
  - (EPO) TAC
  - (PDI) ARV 1
  - (EPO) ARV 2
  - (EZE) ARV 3
  - (ZAR) ARV 4
  - (GRA) DESTACAMENTO TECNICO GRA

NOTA:

(1) ESCUADRILLAS OPERATIVAS MAS 6 AERONAVES - C. DOS 2ª CLASE.—
(2) ESCUADRILLAS ESCUELA/APOYO MENOS 6 AERONAVES - CDOS 3ra CLASE.—
(3) GRUPOS DEFENSA BASES MOVILES (RADAR ALARMA, BCÑ BITUBOS 35 M.M / 1 BAT M/S) 1 CIA VI 6 Y SEG 6.—
(4) CATEGORIA AERODROMOS AERONAVES.—

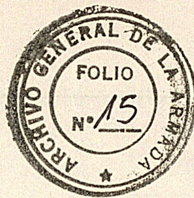
ANEXO BRAVO

POLITICA DE ASCENSO, SELECCIÓN Y HABILITACIONES PARA EL PERSONAL SUPERIOR DEL CUERPO COMBATE ESCALAFÓN NAVAL COMANDO



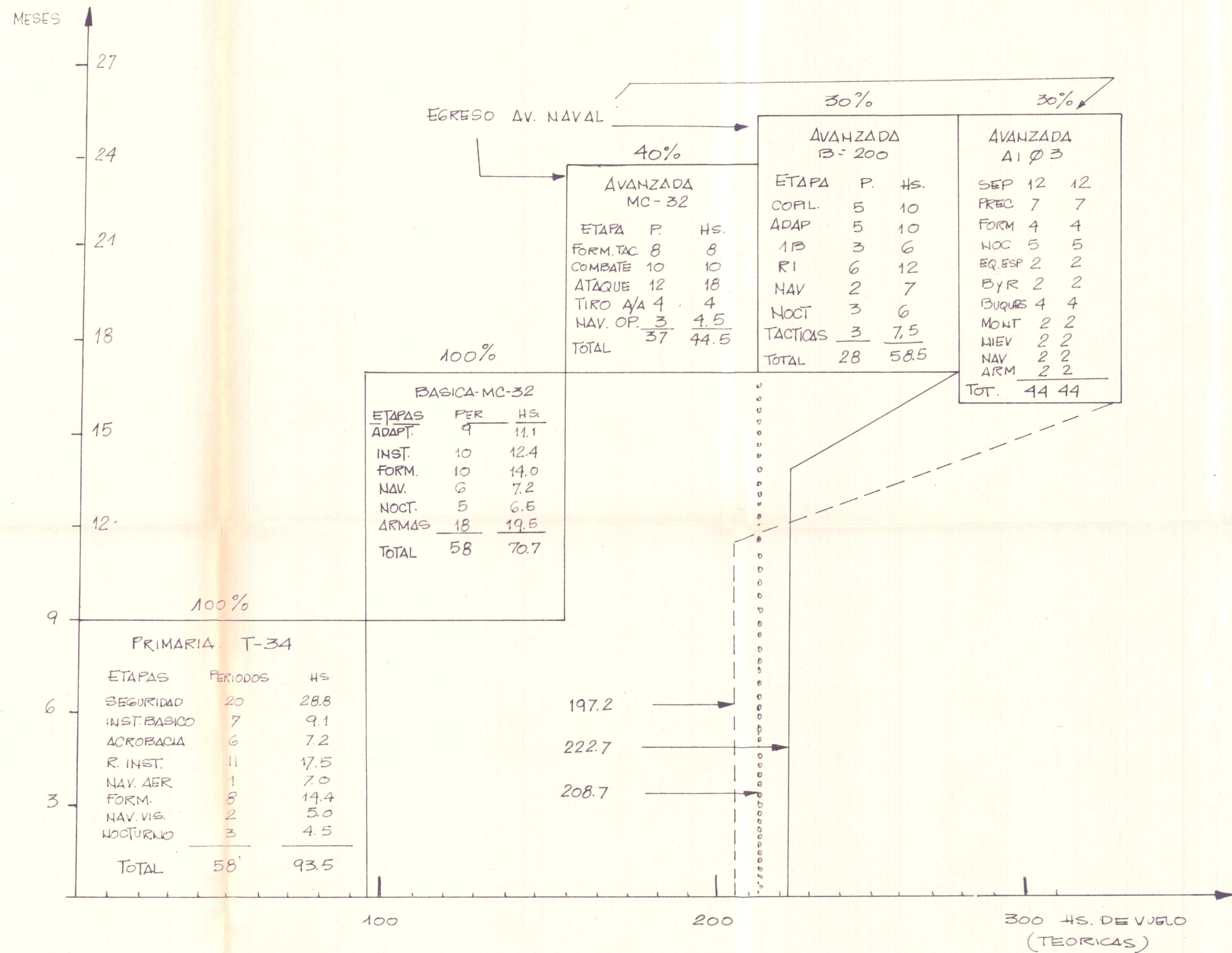
NOTAS:

(1). SELECCIÓN CON EXAMEN INGRESO Y ANTECEDENTES DESDE GU 1
(2). AMBITO TÁCTICO
(3). AMBITO ESTRATEGICO OPERACIONAL
(4). AMBITO ESTRATEGICO
(5). CUMPLIMIENTO COMANDO, NO ES REQUISITO PARA ASCENSO.


ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 15

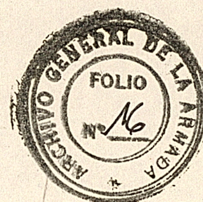
ANEXO "CHARLIE"

PROYECTO DE PLAN DE INSTRUCCIÓN PRIMARIA, BASICA Y AVANZADA
PARA AVIADORES NAVALES



HORAS REALES APROXIMADAS A VOLAR:


ATAQUE 250
MULTIMOTOR ______________________ 265
HELICOPTEROS _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ 242

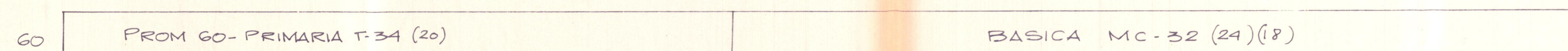



PRI

ANEXO DELTA

PLAN DE TRANSICION PARA LAS 4 PROXIMAS PROMOCIONES DE LA ESAN

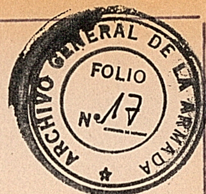


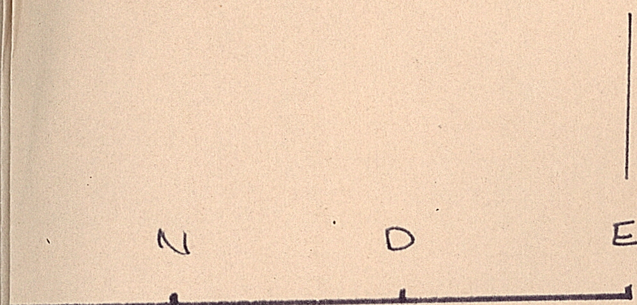






EGRESOS: 1983 = Ø
1984 = 15/16
1985 = 15/16
1986 = 30/32
60/64 EN 4 AÑOS


ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 17


N
D
E

ARMADA ARGENTINA

Nº

Letra

SECRETO



ESTUDIO:

"ORGANIZACION DE LA AVIACION NAVAL Y SU RELACION CON LA CONDUCCION DE LAS OPERACIONES AEREAS NAVALES DURANTE EL CONFLICTO".

ANEXO ECHO

NECESIDADES DE SS.II. Y AVIONES PARA IMPLEMENTAR EL NUEVO PLAN DE INSTRUCCION AEREA

FASE PRIMARIA: (discriminatoria).
SS.AA.: 20
T-34C-1: 11
SS.II.: 10
DURACION: 9 meses (incluido prevuelo 8 semanas).
HORAS DE VUELO TEORICAS: 93.5
HORAS DE VUELO REALES: 117

FASE BASICA: (común a todas las CB)
SS.AA.: 18 (por tanda)
MC-32: 8
SS.II.: 9
DURACION: 9 meses (incluido prevuelo 3 semanas).
HORAS VUELO TEORICAS: 70.7
HORAS DE VUELO REALES: 81

FASE AVANZADA.

MC-32
SS.AA.: 8
Nº Av.: 4
SS.II.: 4
DURACION: 7/8 meses (incluye Curso Caza y Ataque 4 semanas).
HORAS TEORICAS: 44.5
HORAS REALES: 53

BE-200
SS.AA.: 5
Nº Av.: 2
SS.II.: 3
DURACION: 8 meses (incluye 3 sem.y tripulante A/S 1,5 mes)
HORAS TEORICAS: 58.5
HORAS REALES: 67

AI-Ø3
SS.AA.: 5/4
NºHel.: 2
SS.II.: 3 HL
DURACION: 8 meses
HORAS TEORICAS: 44
HORAS REALES: 50.

TOTALES SS.II.: 10 (T-34C-1)
8 (MC-32 BASICA)
4 (MC-32 AVANZADA) *
3 (BE-200 AVANZADA) **
2 (AI-Ø3 AVANZADA) ***
27

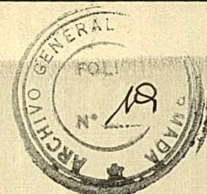
ARMADA ARGENTINA

SECRETO

///...

Nº

Letra



* CON EXPERIENCIA A-4/SUE.
** CON EXPERIENCIA S-2E
*** HELICOPTERISTAS EXPERTOS.

TOTALES AERONAVES

11 T-34C-1
12 MC-32
2 BE-200
2 AI-Ø3

JORGE AUGUSTO FIORENTINO
Capitán de Fragata